



Memoria Académica

compartimos lo que sabemos
UNLP-FaHCE

Documento disponible para su consulta y descarga en **Memoria Académica**, repositorio institucional de la **Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE)** de la **Universidad Nacional de La Plata**. Gestionado por **Bibhuma**, biblioteca de la FaHCE.

Para más información consulte los sitios:

<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar>

<http://www.bibhuma.fahce.unlp.edu.ar>



Esta obra está bajo licencia 2.5 de Creative Commons Argentina.
Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 2.5



VII Jornadas de Sociología de la UNLP
La Plata, 5, 6 y 7 de diciembre de 2012

**Departamento de Sociología de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la
Educación**

**Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional
de La Plata, Provincia de Buenos Aires, Argentina**

Título: Lucha y organización de los cartoneros en la Ciudad de Buenos Aires antes y después del 2001.

Autor: Villanova, Nicolás

Pertenencia Institucional: Becario de CONICET con lugar de trabajo en IIGG.

Dirección de correo electrónico: nicovillanova@yahoo.com.ar

Introducción

La actividad cartonera mostró sus primeros síntomas de crecimiento sostenido entre las décadas de 1980 y 1990, sobre todo en las localidades más pauperizadas del conurbano bonaerense. En este sentido, no es casual que la mayor cantidad de cartoneros que recolectan en la ciudad porteña sean provenientes de esos ámbitos. Según datos del año 2003, sobre un total de 8.153 cartoneros registrados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el 77% era procedente de las localidades del Conurbano bonaerense.

El principal medio de transporte utilizado por los recuperadores para llegar a su lugar de trabajo es el tren. Hasta el año 2007, los cartoneros tuvieron un servicio exclusivo de trenes donde también trasladaban sus carros. La obtención de ese servicio, conocido como el "Tren Blanco", fue el resultado de la lucha de los cartoneros. No fue la única razón por la que los recuperadores se movilizaron, pero sí una de las más importantes por el carácter masivo del traslado de cartoneros. La clausura de estos ramales también motivó acciones en su contra.

El objetivo de esta ponencia es examinar la lucha de los cartoneros de la última década y la apertura y cierre de los trenes cartoneros. Utilizo fuentes periodísticas, legislativas,

oficiales y entrevistas a los dirigentes cartoneros y miembros de asambleas populares. Dejaré para futuros artículos un análisis sobre la legislación de la actividad.

Breve estado de la cuestión

Dentro de los estudios sobre los cartoneros, el análisis sobre su lucha y organización es uno de los menos abordados. En términos generales, los autores niegan la existencia de la lucha o su posibilidad. Desde esta perspectiva, Socolsky (2006) señala que en un contexto de protestas efectuadas por caceroleros, asambleístas y piqueteros, la única forma de hacer política de los cartoneros sería creando “nuevas” fuentes de trabajo de manera autogestionada. Su estudio se basa en entrevistas realizadas a Cristina Lescano, presidenta de la cooperativa El Ceibo. Otros estudios comparan organizaciones de cartoneros y piqueteros para dar cuenta de sus especificidades. García (2007) analiza la cooperativa de cartoneros Solidaridad, Unión y Resistencia (SUR) y el Movimiento de Trabajadores Desocupados de Lanús (MTD). La autora señala la prioridad que otorgan los primeros al trabajo, situación que dificultaría su organización y participación en manifestaciones. Como ejemplo, la autora menciona dos convocatorias en reclamo por la implementación de un subsidio a las familias cartoneras en el año 2005. A la primera de ellas habrían asistido unas 200 personas. Pero, dados los desacuerdos en torno a si cortar la calle u ocupar la jefatura de gobierno, sumada a la ausencia de una respuesta inmediata del gobierno, en la segunda convocatoria habría participado la mitad de concurrentes.

Estos autores subestiman la lucha de los cartoneros y no se han tomado el trabajo de contrastar su tesis con otras fuentes. Detrás de estos planteos se oculta un debate más general en torno a qué hacer frente a la desocupación. Es decir, si crear “empleo genuino” por intermedio de la conformación de cooperativas o pequeñas empresas, o bien, impulsar subsidios al desempleo.¹ Por oposición al “piquetero” que lucha para

¹Algunos autores cuestionan la política estatal posterior a la crisis del 2001 por considerar que se trataría de una respuesta asistencialista (subsidios al desempleo), en detrimento de medidas productivistas de generación de empleo (CHEHTMAN, 2003) o alternativas de autogestión y cooperativismo en autonomía del Estado (PALOMINO, 2004). Estas posiciones subestiman el debate efectuado en el seno del Movimiento Piquetero y el conjunto de partidos políticos y organizaciones de desocupados en las primeras asambleas nacionales piqueteras previas a diciembre de 2001. En ese entonces, la discusión se enmarcaba en torno al reclamo de un subsidio al desempleo sin contraprestación laboral (para evitar poner un freno al salario del obrero ocupado) o, por el contrario, un plan trabajar y subsidios a las PyMES para crear empleo. La obtención de la primera medida fue una conquista del movimiento. Sobre este punto, ver: Oviedo (2004).

obtener un plan social, los defensores del cooperativismo no le dan importancia al estudio de las manifestaciones de los cartoneros. En cambio, otros autores ponen en cuestión esta separación absoluta entre “piquetero” y “cartonero” al evidenciar que en muchas organizaciones se observan casos en los cuales un desocupado se encuentra organizado y, al mismo tiempo, realiza tareas de cartoneo (CROSS y GORBÁN, 2004). Un síntoma del vacío bibliográfico en torno a las luchas cartoneras es la ausencia de estudios de las movilizaciones en demanda de los llamados “Trenes Blancos”. Incluso, en estudios sobre la historia del primer tren cartonero no hay un análisis de las luchas que lo hicieron posible, o bien, éstas son explícitamente subestimadas. El único estudio sobre el origen y aspectos organizativos del Tren Blanco fue realizado por Débora Gorbán (2005) sobre el ramal a José León Suárez. La autora señala el momento en que se obtuvo el tren, la jerarquía de la estructura organizativa, la existencia de delegados por barrio y por estaciones y la función que cumplían en cada uno de los viajes en torno al cuidado de los cartoneros. Pero a juicio de Gorbán esta organización es posterior al funcionamiento del tren blanco y se consolida con su desarrollo y no anterior al mismo. Al igual que Gorbán, Dimarco (2005) sostiene que el origen del Tren Blanco no estaría ligado a ninguna lucha ni reivindicación del sector, sino a una respuesta de la empresa TBA a las quejas permanentes del resto de los usuarios del tren. No obstante, la autora se contradice al aportar datos suministrados por las entrevistas a los cartoneros quienes señalan que, antes de obtener los trenes exclusivos, tuvieron que juntar firmas entre pasajeros y guardas de TBA y recurrir a la lucha. Incluso, los mismos entrevistados indican que fueron ellos quienes le sugirieron a la empresa la posibilidad de tener un tren propio. Para resolver esta contradicción, la autora concluye que la mirada de los cartoneros en torno a la forma de obtención del tren blanco estaría “re-significada”. Suponiendo que esto fuera cierto, aunque el desarrollo de nuestra tesis reafirma la existencia de acciones por la obtención del tren blanco, la autora no se toma el trabajo de buscar otras fuentes que abalen lo que propone.

Otras formas de cartoneo y las luchas a las que dieron lugar sí han sido objeto de estudio. Raúl Álvarez (2010) observa un proceso de lucha de los cartoneros de José León Suárez por el permiso para cirujear en el relleno del CEAMSE. El autor periodiza los diferentes momentos en los cuales los cirujas establecieron medidas de acción directa. La lucha impulsada por la muerte de un niño en el relleno durante el año 2004 habría modificado la política represiva del personal del CEAMSE por otra tendiente a la negociación y cooptación. En este marco, se habrían creado las plantas de reciclado

ubicadas en el interior del basural y operadas por grupos de cartoneros de los alrededores de la zona. A su vez, el autor observa las medidas efectuadas durante los años 2008 y, fundamentalmente, en el 2009 en reclamo de los planes Argentina Trabaja. Aunque no es su objetivo, su estudio no logra articular estos reclamos en un proceso más general de lucha de los cartoneros. No obstante, se trata de un aporte sustancial que pone en discusión la idea según la cual los cartoneros no efectuarían manifestaciones. Tomás Calello (2007) estudia la vinculación entre las asambleas populares y los cartoneros. Al igual que Álvarez, el autor no logra articular la existencia de esta alianza en un proceso más general de lucha de clases. No obstante, observa algunas intervenciones y manifestaciones puntuales logradas conjuntamente entre asambleístas y cartoneros de José León Suárez. Por ejemplo, el plan de vacunación masivo y la rehabilitación del Tren Blanco en la estación Carranza. En ambos casos, no se observa la participación de las asambleas populares en las primeras luchas iniciadas por los cartoneros del CEAMSE por obtener el ingreso al relleno durante el año 2002 que nosotros verificamos en nuestra investigación.

Las escasas investigaciones existentes indagan aspectos del surgimiento de algunas agrupaciones aisladas, fundamentalmente cooperativas, o conflictos específicos sin enmarcarlos en procesos más generales. Uno de los pocos estudios abordados desde una perspectiva procesual es el de Angélico y Maldován (2011) en torno a los momentos de conformación de las cooperativas cartoneras. Los autores establecen una periodización de tres momentos, desde los últimos años de la década de 1990 hasta el período posterior al 2008, etapa que estaría atravesada por las estrategias desplegadas por las agrupaciones para la mejora de sus condiciones laborales. Sin embargo, no observan la lucha de los cartoneros y las intervenciones de las cooperativas en ese proceso, aspectos que influyeron en su conformación y desarrollo.

Según los autores, el primer momento, que llegaría hasta el año 2002, estaría caracterizado por la masividad de cartoneros y los primeros intentos de formalización de cooperativas con el objetivo de evitar los intermediarios. A pesar de no haber prosperado, la creación de asociaciones habría sido impulsada por el Estado y el Instituto Movilizador de Fondos Cooperativos. El segundo momento, según los autores, se caracterizaría por la legislación de la actividad y la derogación del decreto prohibitorio del cirujeo. La ley 992 (sancionada en 2002) habría permitido la actividad y la ley 1.854 (2005) habría sentado las bases para la creación de centros verdes gestionados por cooperativas. Estos últimos fueron construidos con posterioridad al

2006. En total serían cuatro y habrían logrado ser operados por un total de 250 cartoneros. El tercer y último momento es identificado en 2008 a partir de la ampliación de los beneficios y el surgimiento de nuevas cooperativas. Esta etapa estaría atravesada por el conflicto del cierre de los ramales cartoneros y su substitución por camiones otorgados por el gobierno porteño.

No obstante, la periodización sugerida resulta lineal y no observa ciertas contradicciones propias de esa etapa, que sí mencionan otros estudios. Por ejemplo, Gorbán (2005) señala la negativa de los grupos de cartoneros provenientes del tren blanco de José León Suárez para conformar cooperativas en los años posteriores al 2001. Además, los conflictos mencionados por Angélico y Maldován (2011) en el 2008 luego de la clausura de los trenes no son analizados en profundidad y tampoco el grado de represión contra los cartoneros. Por ello se desconoce cuál fue la actitud de las cooperativas en relación a los cartoneros del tren blanco, en la medida en que el cierre de los ramales no las afectaba directamente. Tampoco se observa la base material de los subsidios entregados a las cooperativas y la forma en que fueron distribuidos.

Dentro de los estudios comparativos, encontramos el de Sabina Dimarco (2005) quien analiza el contexto de surgimiento de la organización del Tren Blanco, dos cooperativas y una entidad más general que aglutina diversas asociaciones: la Unión de Trabajadores Cartoneros de Argentina (UTRACA). Sobre la base de 24 entrevistas, observaciones y fuentes periodísticas, la autora señala que tales experiencias organizativas aparecen como el último recurso para la protección del trabajo y las fuentes de ingreso. En concordancia con esto último, Gorbán (2005) establece una clasificación de las organizaciones cartoneras. Por un lado, aquellas que se articularon a partir de la defensa del cartoneo como actividad laboral y obtención de beneficios; por otro lado, aquellas que se unen en torno a la venta colectiva de material reciclable; y, otras que se vincularían originariamente por una actividad y, posteriormente habrían conformado una entidad por el cartoneo. La autora menciona que estas experiencias habrían sido motorizadas por aquellos cartoneros que ingresaron en el cirujeo durante la década de 1990. Esta idea contrasta con aportes de otros autores que observan la emergencia de organizaciones cartoneras desde la década de 1980 (ORSATTI y GILARDI, 1999). Aunque no las estudian su mención y ciertas demandas son aportes que permiten establecer una comparación de más largo plazo.

Cabe destacar que el estado de la cuestión no agota la totalidad de los estudios sobre el tema. A los efectos de priorizar la descripción y análisis propuesto, sólo mencioné las

ideas más representativas. El mayor problema de estos estudios es que no analizan la lucha del conjunto de los cartoneros, sino que sólo indagan en aspectos parciales. Por este motivo, no se puede caracterizar los momentos de flujo y reflujo de la lucha cartonera. Otro déficit consiste en no enmarcar las demandas que los autores observan en un proceso más general de activación política. No puede entenderse la obtención y clausura del conjunto de los trenes cartoneros sin tener en cuenta los momentos de flujo y reflujo del Movimiento Piquetero.¹ El objetivo de este artículo es poder dar cuenta de estos aspectos. En este sentido, se analizará la lucha de los cartoneros que recogen materiales en la Ciudad de Buenos Aires en el período 1999-2011.

Caracterización general de las acciones

Entre los años 1999 y 2011 hemos contabilizado 80 acciones directas efectuadas por cartoneros que recolectan en la ciudad porteña.² Mayoritariamente, las manifestaciones se vinculan con tres reclamos generales. En primer lugar, a cuestiones relacionadas con el transporte de los cartoneros (permiso para trasladarse en caballos y camiones, exigencia de trenes exclusivos, pedido de subsidios para reacondicionamiento de transportes); en segundo término, al pedido de subsidios de manera directa o indirecta (incentivos a los cartoneros, subsidios a sus hijos o partidas presupuestarias para reacondicionar plantas de reciclado gestionadas por cooperativas, o bien, para obtener monotributo, guarderías, etc.); y, en tercer lugar, al repudio a la persecución policial y, en algunos casos, a la represión.

Específicamente, las acciones efectuadas durante el período previo a diciembre de 2001, y enmarcadas en un contexto más general de activación política, tuvieron un resultado inmediato. Por un lado, se sancionó la ley 992 cuya mayor virtud fue permitir la actividad del cartoneo que había estado prohibida durante varias décadas. Si bien la norma se promulgó durante el mes de enero de 2003, las primeras jornadas de debate efectuadas en la legislatura porteña sobre la posibilidad de regular la actividad fueron en octubre de 2001. Un mes antes del inicio de estos debates, los cartoneros de José León Suárez se movilizaron en repudio a la persecución y secuestro de materiales reciclables por la policía.

Las manifestaciones por el permiso para cirujear remiten a los primeros años de la década de 1990. En ese entonces, los cirujas de algunas villas de la ciudad porteña exigían el permiso para cirujear y para trasladarse con carros tirados por caballos,

puesto que ambas actividades estaban legalmente prohibidas. Aunque excede nuestro período de estudio propuesto en esta ponencia, señalamos la presencia de manifestaciones en los años 1991 y 1995. Por ejemplo, en noviembre de 1995, un grupo de 500 cirujas provenientes de villas ubicadas en Ciudad Oculta, Bajo Flores, Soldati y Barracas se movilizó desde el Congreso hasta la Jefatura del gobierno porteño, bajo la consigna “queremos trabajar”.² En ese entonces, se calculaba la presencia de mil cirujas sólo en Ciudad Oculta. Sin embargo, en ese período no se obtuvo una respuesta satisfactoria. En cambio, luego de diciembre de 2001, los cartoneros obtuvieron una ley que les permite efectuar la actividad.

Por otro lado, y como veremos más adelante, este accionar ejerció una presión para incorporar varias formaciones de trenes exclusivos para el traslado de cartoneros. No obstante, luego del año 2002, comenzó una ofensiva contra los recuperadores que significó, entre otras derrotas, la clausura de los trenes cartoneros. A partir del relevamiento de las acciones hemos establecido una periodización de la lucha cartonera que intenta caracterizar los momentos donde predominan las consignas unificadoras y aquellos en los cuales el movimiento tiende a fragmentarse.

El primer tren blanco y la alianza con las asambleas populares: 1999-2002

Los primeros en obtener un tren cartonero fueron los recuperadores provenientes de la localidad de José León Suárez. Con anterioridad a la insurrección del 2001, se organizaron y movilizaron para obtener un medio de transporte exclusivo. Desde principios de la década de 1990, un grupo de aproximadamente 15 personas subía a los furgones comunes de trenes para trasladarse con sus carros. En 1995, los carros ya sumaban 100. Allí comenzaron los problemas con TBA. La empresa intentó clausurar el traslado de carros en más de una oportunidad. Por su parte, los cartoneros eligieron una delegada, Lidia Quinteros, para que intermediara en las negociaciones con la concesionaria. El primer acuerdo fue subir en tandas de 20 personas en tanto los furgones estuvieran vacíos, previo pago del boleto. La empresa intentó impedir nuevamente el traslado de carros cuando éstos ya sumaban más de 150.

A partir de 1997 los cartoneros decidieron ejercer medidas de acción directa. El primer corte de vía fue en la estación de Suárez, mientras que los posteriores se efectuaron en

²Diario *Página/12*, 25/11/1995.

estaciones ubicadas en la ciudad porteña. La cantidad de manifestantes sumaba entre 200 y 250 personas. Luego de los cortes, en 1999, los cartoneros negociaron con la empresa y obtuvieron un tren exclusivo para ellos. La empresa les garantizó un total de 250 abonos fijos por mes. Ese mismo año, TBA tuvo que aumentar el cupo a 750 abonos, así como también, la cantidad de servicios.³

De todos los trenes cartoneros, el ramal con mayor organización fue el proveniente de Suárez con una estructura jerárquica. Había un delegado por cada barrio (Independencia y Cárcova) y un representante por cada estación del recorrido del tren. La mayoría de los delegados eran mujeres, algunas de las cuales habían sido manzaneras. Además de Quinteros, otra de las dirigentes era Gabina Argañaraz, quien también había sido manzanera. Durante mediados de la década de 1990, la delegada percibía el Plan Barrios Bonaerenses por un monto de 450 pesos, que posteriormente fue reducido a 250. Con la crisis, en 1998, tuvo que dedicarse al cartoneo.⁴

Al igual que el crecimiento del Movimiento Piquetero, el desarrollo organizativo de los cartoneros del Tren Blanco fue paralelo a la crisis del asistencialismo duhaldista, cuya expresión fue la debacle de la estructura de las manzaneras. Ante esa ruptura, ciertos dirigentes se volcaron a movimientos que actuaron con una creciente independencia de clase.⁵ El protagonismo femenino dentro del activismo cartonero es otra de las coincidencias con el movimiento piquetero.

Con esta experiencia previa, los cartoneros de Suárez actuaron como vanguardia en la obtención de servicios exclusivos de trenes para grupos de recuperadores de otras localidades, que utilizaban distintos ramales. En este sentido, luego de la insurrección de diciembre de 2001, los cartoneros de Suárez unificaron su lucha con los recuperadores procedentes del ramal Tigre para obtener un tren exclusivo. Ambos grupos, a su vez, estrecharon vínculos con las asambleas populares con quienes protagonizaron varias acciones por diferentes reclamos. Por ejemplo, en el mes de agosto de 2002, los cartoneros del ramal Mitre con destino a Tigre cortaron en reiteradas oportunidades las vías a la altura de la estación Victoria para obtener un tren propio. Junto a ellos estuvieron presentes los recuperadores de Suárez, el Polo Obrero y las asambleas populares. En una de esas acciones llegaron a manifestarse cerca de 1.000 personas, con cortes de hasta 7 horas. Finalmente, los cartoneros del ramal a Tigre obtuvieron su Tren Blanco. Durante el mismo mes, los recuperadores de Suárez efectuaron otras medidas de fuerza por una mejora en el servicio, modificaciones en el

horario de trenes y para que el ferrocarril restableciera su parada en la estación Carranza. Todas estas acciones contaron con la participación activa de las asambleas.

La alianza entre cartoneros y asambleas de Capital Federal se formalizó a partir de la creación de una Comisión de Vecinos y Cartoneros. Esta última surgió como idea durante la realización de la Asamblea Inter-barrial en Parque Centenario y se efectivizó luego de su ruptura⁶ y la conformación de la Inter-barrial de Asambleas Autónomas. Dicha comisión estuvo a cargo de Alejandro Tiscornia, miembro de la Asamblea de Saavedra, y compuesta por otras personas provenientes de las asambleas de Colegiales, Palermo, Belgrano, Villa Urquiza y Villa Pueyrredón.⁷ A su vez, este vínculo tuvo su expresión en las ollas populares en diferentes barrios de la ciudad, como, por ejemplo, Barrio Norte, Belgrano, San Telmo, Once, Congreso y Colegiales. También hubo grupos de cartoneros vinculados con asambleas del conurbano bonaerense. Un ejemplo fue la experiencia de la Asamblea de Vicente López, cuyos miembros organizaron un merendero en la estación de Olivos para recuperadores que viajaban en el tren con destino a Tigre. Uno de los resultados de este vínculo fue la implementación de un plan de vacunación antitetánica para cartoneros impulsado por la Asamblea de Colegiales en septiembre de 2002. Las asambleas también acompañaron sistemáticamente a los cartoneros en los debates en torno a la sanción de la ley 992.

A partir del año 2002 surgieron varios ramales con servicio especial para cartoneros y los ya existentes se incrementaron. La empresa TBA cedió servicios en los ramales Retiro-Suárez y Retiro-Tigre. A su vez, de estos ramales se podía transbordar hacia las localidades de Zárate (desde Villa Ballester) y Capilla del Señor (desde la estación Victoria). En la ex línea Sarmiento también hubo un servicio exclusivo para cartoneros. Todos estos servicios exclusivos de la empresa TBA fueron clausurados en el año 2007. Por su parte, la actual Unidad de Gestión Operaria Ferroviaria de Emergencia (UGOFE) otorgó servicios exclusivos en sus ex líneas Roca (Bosques-Constitución) y San Martín (Pilar-Retiro), que aún continúan vigentes. A su vez, hubo algunos ramales donde no se implementó un servicio exclusivo de cartoneros pero cedieron los furgones e incluso algunos vagones para que los recuperadores pudieran transportar sus carros. Ejemplos de este último caso son los ramales de la ex línea Roca con destino a Florencio Varela y Korn en los cuales se llegó a destinar entre 2 y 4 vagones.

La cantidad de cartoneros que viajaban en los trenes blancos, o los que aún se trasladan en la actualidad, es desconocida. No existen datos estadísticos ni oficiales ni extraoficiales. Según el Registro Único de Recuperadores realizado en el año 2003, la

cantidad de cartoneros residentes del Gran Buenos Aires que utilizaban los trenes sumaba un total de 4.784. Esta cifra representaba el 76,5% de esa población (de un total de 6.253 cartoneros registrados procedentes del Conurbano bonaerense).⁸ Por su parte, un informe realizado por el gobierno porteño estimó la cantidad de carros promedio que se transportaban diariamente desde el Conurbano bonaerense hacia la ciudad porteña en los trenes cartoneros.⁹ El informe contabiliza para el año 2006 un total de 1.310 carros de los cuales el 61% (800) eran trasladados en las ex líneas Sarmiento y Mitre (TBA) y el 39% (510), en las ex líneas San Martín y Roca (con destino a Korn y F. Varela). No obstante, estas cifras no contemplan el ramal de la ex línea Roca con destino a Bosques, es decir, el servicio exclusivo de cartoneros. A su vez, esta fuente no permite obtener la cifra de la cantidad real de cartoneros puesto que, por cada carro, puede haber más de un recolector. Un ejemplo son las familias cartoneras de 3 ó 4 miembros que recolectaban con un sólo carro.¹⁰

Como se puede observar, la activación política del período 2001-2002 sentó las bases para la unificación de reclamos de grupos de cartoneros procedentes de diferentes localidades, así como también, para el establecimiento de una alianza con las asambleas. La incorporación masiva de trenes cartoneros y el permiso de la actividad fueron sin duda logros del proceso más general de movilizaciones. En ese contexto se forjó un movimiento cartonero independiente de las estructuras políticas gubernamentales, en el que los recuperadores provenientes de Suárez y las asambleas populares fueron protagonistas.

El inicio de la contraofensiva burguesa y el cierre de los trenes blancos: 2003-2008

Los trenes blancos de las ex líneas Sarmiento y Mitre concesionadas por la empresa TBA fueron clausurados el 4 de julio y el 27 de diciembre de 2007, respectivamente. En su reemplazo, el gobierno porteño creó un servicio de camiones en los cuales los recuperadores trasladan sus carros, mientras que ellos viajan en los ferrocarriles de pasajeros. Esta sustitución no fue un hecho aislado. Se enmarcó en una tendencia a la contraofensiva de la burguesía hacia el conjunto de los cartoneros. A partir del año 2003, el gobierno porteño había dispuesto una serie de controles en los puentes que unen la ciudad de Buenos Aires con las localidades de la zona sur del conurbano bonaerense, con el objetivo de evitar el ingreso de cartoneros en caballos y en camiones particulares. Esta tendencia tuvo su expresión en la ley 1.854, sancionada en el año

2005. Si bien se dictaminaba que los cartoneros podrían ser los encargados de transportar el material reciclable, la norma establecía una serie de cláusulas para los vehículos que de ningún modo estaban al alcance de aquéllos. Por ejemplo, la tenencia de una póliza de seguros que cubriera daños, sistemas de comunicación y garantía de tratamiento de los efluentes generados por la actividad. En consecuencia, se secuestraron varios transportes sin ninguna intención de reemplazarlos de manera inmediata.

Por otra parte, la ofensiva tuvo su expresión en la criminalización de la protesta. En el año 2004, la empresa TBA inició un juicio contra dos dirigentes cartoneras provenientes de José León Suárez quienes habían motorizado un corte de vía en reclamo de mejoras en el servicio del Tren Blanco. Si bien se logró evitar la reclusión, las imputadas tuvieron que reparar el daño mediante tareas comunitarias no remuneradas por 6 meses y el pago de una suma mensual de 160 y 300 pesos, respectivamente, durante los años 2009 y 2010.¹¹ En una entrevista, Gabina Argañaraz, una de las delegadas imputadas, señaló que por esa época vivía enferma: tenía que hacer las cosas de la casa, cuidar y mandar sus hijos a la escuela, realizar las tareas comunitarias y salir luego a cartonear. También indicó que en ese entonces el kilo de cartón tenía un costo de 30 centavos. Por este motivo, para poder obtener ingresos suficientes y pagar la multa, la cartonera debía cargar hasta dos o tres veces más de lo que recolectaba habitualmente. No es casual que la reprimenda haya sido perpetrada contra las dirigentes, es decir, contra quienes expresaban una voluntad colectiva. Con el juicio se buscaba disciplinar al resto del movimiento. Este hecho tuvo sus efectos durante el cierre de los trenes. Por ejemplo, Argañaraz no intervino de manera directa en el conflicto por temor a una nueva denuncia en su contra, situación que hubiera perjudicado su situación procesal.

La substitución de camiones por los trenes blancos fue aceptada sin mayores objeciones por algunos cartoneros (como por ejemplo aquellos provenientes de la zona oeste) y fuertemente rechazada por otros. A su vez, este rechazo no fue homogéneo. En el marco de las acciones hubo dos consignas contrapuestas: una por la vuelta del Tren Blanco, corporizada por los cartoneros más radicalizados, y otra por la obtención de más camiones, hilvanada por las cooperativas. En este sentido, unos días después del cierre del ferrocarril Mitre, varios grupos de recuperadores ocuparon predios en el barrio de Belgrano. Se asentaron en Plaza Noruega, Barrancas de Belgrano, debajo de General Paz (unos a la altura de Cabildo y otros, de Libertador), y cerca de la estación de Núñez. No tenían el objetivo de crear una vivienda, sino de efectuar una medida de fuerza en

reclamo de la vuelta del Tren Blanco. Por su parte, las cooperativas del Movimiento de Trabajadores Excluidos (MTE), El Ceibo y El Álamo intervinieron en el conflicto, a pesar de que la clausura del ferrocarril no las perjudicaba de manera directa. Ellas se opusieron a las ocupaciones de predios y al contenido de la protesta. En lugar de exigir la vuelta del tren blanco, se movilizaron y presentaron un recurso de amparo por la permanencia de los servicios por dos meses más y la creación de una mesa de diálogo con el gobierno porteño para buscar una alternativa.¹² Luego, abandonaron por completo el reclamo del retorno del tren blanco y se limitaron a pedir que el gobierno incrementara la cantidad de camiones que había dispuesto para remplazarlo.

El asentamiento de Barrancas fue el más organizado y duró 42 días. A diferencia de los demás, tuvo el apoyo del Partido Obrero (PO), de miembros de asambleas barriales ya disueltas en ese entonces, como la de Saavedra, y de un sector de la Asamblea del Bajo Belgrano. Dentro de este último, se encontraban miembros de un comedor de la zona, respaldado por otras instituciones vinculadas con la iglesia y el barrio. Incluso, ellos realizaron una especie de carpa blanca como sitio de resistencia cultural. En cambio, otros asambleístas y vecinos se opusieron al acampe. Finalmente, el 22 de febrero se produjo la represión y el desalojo ejecutados por la Policía Federal, policía de civil y personal de seguridad de la empresa ferroviaria. En total sumaron 100 efectivos. En ese momento, el predio estaba habitado por 60 personas adultas y 30 menores. Luego del enfrentamiento, la policía comenzó a tirar las pertenencias de los cartoneros en los camiones compactadores y se destruyeron los carros. El saldo fue de 4 personas heridas y 9 detenidas, de las cuales dos eran vecinos y siete, cartoneros. De estos últimos, dos eran menores.

La oposición a los camiones tenía una base material pues estos ofrecían peores condiciones laborales. En primer lugar, la escasa frecuencia y lentitud de los camiones sumado al largo trayecto desde y hacia los lugares de residencia prolongaba la ya muy extensa jornada laboral de los recuperadores. A su vez, el ferrocarril es un transporte más rápido que los camiones. El tiempo de recorrido en los trenes cartoneros desde Suárez hasta Retiro era de 47 minutos, mientras que, los camiones tardan, desde la misma localidad hasta la estación Gral. Urquiza, 1 hora y 30 minutos.

Además, subir los carros a los camiones requiere un mayor esfuerzo. El tren no ofrecía mayores inconvenientes debido a que el traslado del carro se realizaba a ras del suelo. De este modo, se podía maniobrar individualmente. En caso de mucha carga, la carreta era empujada por dos personas hasta el interior del vagón. En cambio, el ingreso de los

carros en los camiones requiere, según su peso y tamaño, de 4 a 7 personas, de las cuales dos tiran del mismo y las demás lo empujan. A pesar de la existencia de una rampa, la pendiente entre el acoplado del transporte y la calle resulta elevada, situación que incrementa el desgaste físico de los cartoneros. Por último, la incorporación de camiones resultó una limitación al ingreso en la actividad: en la medida en que los cupos para transportar carros en los camiones están ya cubiertos y son de hecho insuficientes, las personas que ingresan en la actividad -salvo excepciones- no cuentan de manera inmediata con un transporte. En cambio, los trenes ofrecían una alternativa más abarcadora.

Como se puede observar, en el marco de las acciones contra el cierre de los ramales cartoneros hubo una disputa entre consignas contrapuestas. En este sentido, las cooperativas asumieron una posición objetivamente divisionista en el seno del movimiento cartonero. También algunos miembros de las asambleas populares, sobre todo un grupo de la Asamblea de Belgrano, se opusieron al reclamo de los cartoneros. Por su parte, la represión y el desalojo liquidaron la posibilidad de avanzar en el reclamo por la vuelta del Tren Blanco. También aportaron a la desarticulación definitiva del movimiento.

El cooperativismo y la institucionalización del movimiento cartonero: 2008-2011

El reemplazo de ferrocarriles por camiones dio nuevo impulso al desarrollo del cooperativismo en el seno de esta fracción de la población sobrante, a través de mecanismos de cooptación por parte del gobierno porteño. En el mes de julio de 2008, las cooperativas y dos grupos de cartoneros del ex tren blanco firmaron un acuerdo con el gobierno que comprometía camiones para trasladar los carros (sin los cartoneros).¹³ Por su parte, las cooperativas, específicamente el MTE, exigieron colectivos para trasladar a sus asociados, un plan de reconversión de sus camiones y servicio de logística para transportar materiales reciclables a los centros verdes.

La organización obtuvo esto y además consiguió, de manera progresiva, una suma en concepto de incentivo por “capacitación relativa a la recolección y reciclado”, un subsidio que comenzó con un monto de 200 pesos por persona y actualmente es de 800. También obtuvo vestimenta, guarderías y el pago de monotributo a cargo del gobierno. Todos estos beneficios fueron otorgados a partir de enero de 2009. No obstante, estos subsidios sólo fueron destinados a miembros de cooperativas, según lo dictaminó el

decreto n° 424. Esta fue la razón por la cual se incrementó la cantidad de asociados a las mismas (de 1.840 en 2008 a 3.156 en el año 2011). Sin embargo, no todas las entidades reciben estos beneficios, y algunas de las que sí lo obtienen, no lo perciben en su totalidad. En este sentido, las menos favorecidas han enarbolado una consigna que reclama que no haya cartoneros “de primera” y “de segunda”. Además, el total de perceptores es menor a la mitad de los cartoneros registrados. En diciembre de 2009, un grupo de cooperativas se movilizó y exigió que el programa de subsidios se convirtiera en ley. Pero no se logró satisfacer la demanda. Con posterioridad, los reclamos terminaron en una negociación de carácter individual entre las cooperativas y el Estado, donde se relegaron las reivindicaciones para el conjunto de la población cartonera. En términos generales, las acciones del período entre 2009 y 2011 se caracterizan fundamentalmente por la obtención de más subsidios, su renovación, incremento de los cupos y aumento de su monto. En su abrumadora mayoría, las manifestaciones fueron convocadas por las cooperativas cartoneras, aunque de manera fragmentada. En tres acciones la cantidad de asistentes superó las 1.000 personas, situación que sólo se asemeja a algunas marchas del año 2002.

El MTE es la única agrupación que percibe todos los beneficios. Además, le fueron asignadas las zonas geográficas más rentables de recolección, como por ejemplo, el Macrocentro y parte de los barrios de Microcentro, Palermo, Almagro y la zona comercial de Flores. Se trata de una organización que, por un lado, tiene una mayor capacidad de presión que el resto de las cooperativas por su elevada cantidad de asociados (más de 2.000 integrantes). En cada manifestación, el MTE moviliza cerca de 1.000 personas. Por otro lado, actuó como factor divisionista en la lucha por el tren blanco con una postura más afín al gobierno. Probablemente, estos dos elementos expliquen gran parte de sus prerrogativas actuales.

La base material de la entrega de subsidios se vincula con el fracaso de la política de recolección diferenciada iniciada por el gobierno porteño mediante la ley 1.854.¹⁴ A partir de un balance efectuado en el año 2008, el gobierno porteño concluyó que sólo en el 2007 se habían destinado 54 millones de pesos por la recogida y traslado de materiales reciclables a los centros de reciclado gestionados por cooperativas. La cantidad anual de productos fue sólo de 280 toneladas. Mientras que, según los funcionarios macristas, en un solo día los cartoneros juntaban de la calle 600 toneladas.¹⁵ Por este motivo, una parte de ese presupuesto fue reasignada a subsidiar la actividad de los cartoneros lo que abarató el costo del reciclado. En los años 2009 y

2010, el actual gobierno porteño destinó a los cartoneros poco más del 60% (36.519.363 pesos) de lo que gastaba en un solo año por el servicio de recolección diferenciada.¹⁶ Es decir, a pesar de toda la batería de subsidios que se ha implementado, los cartoneros realizan la recolección diferenciada por solo la tercera parte de lo que cobraban las empresas del rubro. Esto significa que los cartoneros no sólo constituyen mano de obra barata de las papeleras: el Estado también actúa como un patrón al utilizarlos en el servicio de recolección diferenciada de basura. Esto explica que haya movilizaciones ante los sectores empresariales, pero que en su mayoría se reclame al Estado. Por ejemplo, durante el año 2008, en un contexto de crisis y caída de los precios de los materiales reciclables, los cartoneros realizaron cortes de calle en la puerta de la sede de la empresa Papelera del Plata y de la Asociación de Fabricantes de Celulosa y Papel. Con la misma consigna, las cooperativas concentraron en la cámara empresaria el 23 de febrero de 2012. No obstante, la mayor cantidad de acciones en todo el período de estudio fueron efectuadas en la puerta de sedes dependientes del gobierno porteño (jefatura de gobierno porteño, sede del Ministerio de Ambiente y Espacio Público, y sede de la Dirección de Reciclado).

Finalmente, las cooperativas han consolidado vínculos con estructuras políticas más amplias pertenecientes al campo reformista. El MTE y El Álamo conforman la Confederación de Trabajadores de la Economía Popular, de la que también participan el Movimiento Evita, el Movimiento Nacional de Fábricas Recuperadas y La Alameda. Todas ellas han estrechado relaciones con la CGT. Otras cooperativas, como la de Recuperadores Urbanos del Oeste y Madreselvas, se encuentran asociadas con ATE-CTA. El Ceibo forma parte de la Central de Movimientos Populares, presidida por el piquetero oficialista Luis D'Elía. La cooperativa Baires com, con base en Villa Soldati, tiene una afiliación de origen macrista.

Aproximaciones

La historia de lucha de los cartoneros expresa, en primer lugar, los momentos de flujo y reflujo del movimiento piquetero. Durante el período 1999-2002, los cartoneros obtuvieron logros que beneficiaron al conjunto de esa fracción de clase, como fue la ley 992 y los trenes blancos. También establecieron un vínculo con las asambleas populares. Este hecho abona la hipótesis de la consolidación de una alianza entre una fracción de la clase obrera y la pequeño burguesía, esta última corporizada en las

asambleas, que protagonizó los hechos del Argentinazo.¹⁷ No obstante, con posterioridad al año 2003 la contraofensiva de la burguesía tuvo sus efectos, con represión mediante: por un lado, se clausuraron los trenes, y, por otro lado, se desarticuló el movimiento independiente de cartoneros. Paralelamente, el cooperativismo profundizó su desarrollo en el seno de los cartoneros. Si bien las cooperativas han logrado algunos beneficios, estos últimos no han tenido un carácter universal. En este sentido, más de la mitad de los cartoneros registrados en la Ciudad de Buenos Aires no obtienen ningún subsidio. La mayoría de estas agrupaciones se han vinculado con estructuras políticas más amplias e institucionalizadas, como la CGT y ATE-CTA.

Bibliografía consultada

- Sartelli, Eduardo: *La Plaza es Nuestra. El Argentinazo a la luz de la lucha de la clase obrera en la Argentina del siglo XX*, Ediciones ryr, 3ra ed., Argentina, 2007.
- Oviedo, Luis: *Una historia del movimiento piquetero. De las primeras Coordinadoras al Argentinazo*, Ediciones Rumbos, 2da ed., Bs. As., 2004.
- Villanova, Nicolás: “Hongos kirchneristas”; en *El Aromo*, n° 44, septiembre/octubre de 2008.
- Telechea, Roxana: “Historia de los cacerolazos: 1982-2001”, en: *Revista Razón y Revolución*, n° 16, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2006
- Cross, Cecilia y Débora Gorbán (2004): “Formas de organización y acción colectiva de desempleados y recicladores en el Conurbano bonaerense”, en *Revista Venezolana de Gerencia*, vol. 9, n°26, Universidad del Zulia, Maracaibo, Venezuela.
- Gorbán, Débora (2005): “Formas de organización y espacio. Reflexiones alrededor del caso de los trabajadores cartoneros de José León Suárez”. Tesis de maestría, Facultad de Ciencias Sociales, UBA.
- Dimarco, Sabrina (2005): “Experiencias de autoorganización en cartoneros: un acercamiento a la configuración de vínculos laborales, sociales y políticos en contextos de exclusión social”, en *Programa Nacional de Becas CLACSO*. Disponible en www.bibliotecavirtual.clacso.org.ar.
- Álvarez, Raúl (2010): “Plantas que crecen en la basura. Los emprendimientos sociales de separación de basura en el CEAMSE de la Zona Norte del Conurbano Bonaerense”,

ponencia presentada en *XI Congreso Nacional y I Latinoamericano de Sociología Jurídica y Coloquio internacional: "Multiculturalismo, Identidad y Derecho"*.

-Angélico, Héctor y Maldován, Johanna (2011): "Asociatividad y redes: la disputa por la participación de los cartoneros en el sistema público de higiene urbana de la CABA", ponencia presentada en: *X Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*, Buenos Aires.

-Calello, Tomás Daniel (2007): "Asambleas vecinales y cartoneros. Reflexiones sobre lo que ¿fue?", en Schamber, Pablo J. y Suárez, Francisco M. (Comp.): *Recicloscopio. Miradas sobre recuperadores urbanos de residuos de América Latina*; Ed. Prometeo Libros, Buenos Aires.

-Orsatti, Álvaro y Gilardi, Rubén (1999): "Regulación del trabajo en la vía pública en la Ciudad de Buenos Aires", en Carpio, Jorge; Klein, Emilio y Novacovsky, Irene (Comp.): *Informalidad y exclusión social*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.

-Palomino, Héctor (2004): "La Argentina hoy, los movimientos sociales", en *Revista Herramienta*, n°27, Buenos Aires.

-Chehtman, Solana María (2003): "La autogestión como política social"; ponencia presentada en *6to Congreso Nacional de Ciencia Política*, Universidad Nacional de Rosario.

¹Sobre este punto, ver, Sartelli, Eduardo: *La Plaza es Nuestra. El Argentinazo a la luz de la lucha de la clase obrera en la Argentina del siglo XX*, Ediciones ryr, 3ra ed., Argentina, 2007.

²El relevamiento fue efectuado en los diarios: *La Nación*, *Clarín*, *Página/12*, *Tiempo El Argentino*, *Perfil*; en el periódico de izquierda *Prensa Obrera*; y, en páginas web correspondientes a *Infobae*, *Noticias Urbanas*, *Prensa de Frente*, *Foro Ambiental* y a organizaciones cartoneras y afines.

³Entrevista a Lidia Quinteros, 15/10/2011.

⁴Entrevista a Gabina Argañaraz, 15/09/2011.

⁵Ver, Oviedo, Luis: *Una historia del movimiento piquetero. De las primeras Coordinadoras al Argentinazo*, Ediciones Rumbos, 2da ed., Bs. As., 2004.

⁶La Inter-barrial de Asambleas Populares en Parque Centenario se constituyó el 13/01/2002 y funcionó durante todo ese año.

⁷Entrevista a Alejandro Tiscornia, 22/10/2011.

⁸Esa cifra puede estar sub-representando a un porcentaje significativo de cartoneros que no se hayan registrado en el RUR, específicamente aquellos provenientes del Conurbano bonaerense. En el año 2005, la cantidad de registrados sumaba 9.105 y en 2008 un total de 16.579. Fuente: AAVV: "Registro Único de Recuperadores Urbanos, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2003", Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2003. (Mimeo).

⁹Fuente: AAVV: “El circuito de recuperación de materiales reciclables en la Ciudad de Buenos Aires: actores, volúmenes y perspectivas”, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2006.

¹⁰Sobre este punto puede verse la película “El Tren Blanco” donde se muestra que viajaban familias cartoneras de 2, 3 o hasta 4 miembros que recolectaban con un solo carro.

¹¹Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional de Tres de Febrero, Pcia. De Buenos Aires: Causa n° 315/08, “Somosa, Facundo José S/DCIA. INF. ART. 191 del CP”; 2004 (Mimeo).

¹²*Infobae*, 02/01/2008.

¹³www.ambiente.gov.ar/archivos/web/ObserveRSU/file/acuerdo.pdf.

¹⁴Villanova, Nicolás: “Hongos kirchneristas”; en *El Aromo*, n° 44, septiembre/octubre de 2008.

¹⁵AAVV: “Informe Anual de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, Ley 1854, año 2008”. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ministerio de Ambiente y Espacio Público.

¹⁶Fuente: Resoluciones del Ministerio de Ambiente y Espacio Público n°: 2.226, 194, 429, 592, 815, 1.003, 1.285, 1.687, 1.688, 1.689, 1.703, 1.857, 1.879, 2, 238, 482, 918, 1.041, todas disponibles en Boletines Oficiales del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

¹⁷Sobre el desarrollo de esta alianza de clases, véase, Telechea, Roxana: “Historia de los cacerolazos: 1982-2001”, en: *Revista Razón y Revolución*, n° 16, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2006; y, Sartelli, Eduardo: *La plaza es nuestra. El Argentinazo a la luz de la lucha de la clase obrera en la Argentina del siglo XX*, Ediciones ryr, 3era ed., Buenos Aires, 2007.